

「JALの現場は今」乗員① 2012年6月7日インタビュー

JAL退職者懇談会では昨年退職者交流会を開き現場の声を聞く機会を持つことができました。今回は各職場の方々にインタビューを行いそれを退職者懇談会のホームページに掲載することにより最近の状況を退職者の方にお伝えすることにしました。

退職者としてもJAL再生に向け何か出来ることはないか考えるきっかけにでもなればと考えています。どうかご趣旨をご理解いただきご協力をお願いいたします。

(機長のAさんに聞きしました) Q：世話人 A：機長Aさん

Q1 機長としての経験年数、機種、主な路線は？

A： 機長になって2年半ですが機種はトリプルで欧州線、米州線に乗務しています。

Q2 勤務条件について以前とどのように変わりましたか？賃金についてはどのくらい下がりましたか？

A： 現在欧州線はフランクとロンドン、パリですが以前は現地で2泊するパターンでしたが倒産した後は羽田発着のパリを除いてすべて1泊で折り返すようになりました。しかしあまりにきついという声に会社もロンドン、パリについては2泊にもどしましたがフランクは1泊のままです。米州路線ではロスやシスコも1泊のパターンでありモスクワ線のシングルと同様大変厳しい勤務をさせられています。またDH（便乗）においては全乗員が往路復路共に全てエコノミークラス使用となっています。

またステイホテルが軒並みグレードダウンし空港のそばのホテルを使うなど立地が悪くなりステイしていてとても不便です。

配車については羽田発では6時59分までのショウアップおよび23時1分以降のショウアップでしか空港までタクシーが使えません。7時や8時台の早朝からの国内線や、深夜便のパリやサンフランシスコの長大路線を飛ぶ時に羽田空港までの配車がないのは大変つらいのですが仲間はみんな我慢して耐えているようです。

さらにクルーミールの内容がお粗末になったのと国内線では朝早い便でも一律2レグ目で一度ミールが出るだけなので自分で買って来る人もいます。もちろん買いに行けないときもある訳で若いコーパイがお腹をすかして乗務しているのを見ると不安になります。たまたま機長と副操縦士が同じ弁当を買ってきた時それを禁じたOM（運航規程）の規定はどうなるのかと思いますが、もうそんなことはどうでもよいという感じです。

賃金については年収で300万円ほど下がりました。パーディウムも以前の半分位になりました。

Q3 機長という立場で安全の確保という点でなにか気がつくこと、感じることはありますか？

A： 倒産した会社ということでいろんな物が切り下げられましたが、根底にあるのはサービス優先、定時性の確保ということばかりで安全を担う機長の判断にも介入に近いことが行われています。例えばダイバートさせないように必要な情報の提供をしないといったことまで起きています。

以前はMTT（ミニマムタイムトラック）といって燃料消費の少ないルートを考えていましたが現在はMCT（ミニマムコストトラック）というあらゆる経費を考慮したルートが優先し、経路上の揺れの予報などの安全性や快適性よりも、とにかく燃料搭載量をすこしでも減らすように組織が動いています。

Q4 最近若い人が会社を辞めていくと聞いていますが乗員の場合はどうですか。やめていく人は

どう理由からだと思いませんか？

A： 一言でいえば今の会社に展望が持てないということと自分たちの仕事が認められていないということからくるモチベーションの低下だと思います。

会社は中期計画で5年間で100人の機長養成を行うと言っていますが、この養成数では機長養成が行われるB767とトリプルに在籍するコーパイだって自分の番が回ってくるのが見えないのです。それであきらめて他の航空会社にかなり移っています。それも将来のJALを背負う優秀な人材がかなり流失しています。

Q 5 稲盛さんのフィロソフィー教育についてどのように職場は受け取っていますか？

A： 昨年は年4回の集合教育が実施され今年も5回目が行われました。職場の受け取り方は主に地上の人は馬鹿々しいと思いつつも表向きは従っている人、乗員なんかは従う気も起らないという人が多いようですが中には本当に言われたことを信じている人間が少数いるようです。

フィロソフィー教育ではまず人として正しいかどうか判断しろと教えられますがそのこと自体は間違っていないと思いますが、そう教える会社がそうではないというところに皆は反発するようです。

このような道徳教育を押し付けることについては、外国人社員の反発は特に大きいようです。

フィロソフィー教育においては倒産に至る巨大損失を出した経営の責任を問題にすることは全くなく、「自分たちは被害者と思いませんか、自分たちの努力が足らなかったのです」と社員に責任を転嫁し自分たちが悪かったと思わせる教育だと思います。

Q 6 現在のJALにもっとも欠けているものがあるとしたらそれは何だと思いますか？

A： 過去の反省が示されないなかで、社員が展望を見いだせなくなっているという現状を解っていないことです。

Q 7 整理解雇された人たちの裁判が続いていますがどのように感じていますか？

A： 乗員組合は解雇を撤回させるということで方針が定まっていますが機長組合では依然として異を唱える人がいて職場に怪文書を配ったり会社の後ろ盾を受けて機長のまとまりを妨害しているとしか思えない人がいます。こうした動きのなかで機長組合を抜け乗員組合に戻った機長がかなりいるようです。

コーパイは一緒に乗務する機長がどういう立場なのか不安をもって仕事をしているようで、これはとても不健全な状態です。

Q 8 退職者の人達に何か期待することはありますか？

A： やはり現状を知っていただいてJALの真の再生のために力を貸して貰いたいと思います。

Q 9 その他ご意見があれば何でも結構ですからお願いいたします。

A： 会社はナパやモーゼス、下地の訓練所を閉鎖し乗員の訓練をやめてしまいました。そして乗員も含め多数の社員が会社をやめている現状を理解することなく、5年後にはお客満足度世界一のエアラインにすると言っていますがそれを信じられるような施策は何もないのです。

この秋に株式が上場されても何も変わることがなければ会社は更なる人材流失が起こることを覚悟するべきでしょう。